Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6893**

19. Wahlperiode 20.12.2018

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Sondergutachten der Monopolkommission gemäß § 78 Absatz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen

– Drucksache 18/13290 –

Stellungnahme der Bundesregierung

Vorbemerkung

Die Bundesregierung dankt der Monopolkommission und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Vorlage des Gutachtens. Das Gutachten stellt einen wichtigen Beitrag zur Bewertung der aktuellen Wettbewerbssituation im Eisenbahnbereich und dessen Rechtsrahmen sowie zu dessen Fortentwicklung dar. Der Stellenwert des Gutachtens hat insoweit auch an Bedeutung zugenommen, als der Gesetzgeber nunmehr ausdrücklich in § 78 ERegG festgelegt hat, dass die Bundesregierung zu dem Gutachten eine Stellungnahme abgibt.

Die Einführung von Wettbewerb auf den Eisenbahnmärkten geht zurück auf die Bahnreform im Jahre 1993/94 und entsprechende Vorgaben des Europäischen Rechts (Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen). Ziel ist und war es, die monopolistisch geprägte Eisenbahn durch Einführung von Wettbewerb auf der Schiene (intramodalem Wettbewerb) an die Erfordernisse des nationalen und europäischen Verkehrsmarktes anzupassen und die Eisenbahn gleichzeitig im Wettbewerb der Verkehrsträger (intermodaler Wettbewerb) zu stärken.

Grundsätzlich hat sich dieser Weg – wie auch das Gutachten der Monopolkommission zeigt – bewährt. Der intramodale Wettbewerb ist ein wesentlicher Baustein für ein effizientes Eisenbahnsystem zugunsten der Nutzerinnen und Nutzer und damit auch im Fokus der Betrachtung. Von großer Bedeutung sind die Infrastruktur und faire Wettbewerbsbedingungen für die konkurrierenden Verkehrsträger. Mit dem Hochlauf der Investitionen in die Schienenwege wird dem ersten Punkt Rechnung getragen. Die Schaffung eines „Level-Playing-Fields“ auf nationaler und europäischer Ebene ist Aufgabe der nahen Zukunft. Darüber hinaus wird eine Analyse der Kosten und Nutzen der Verkehrsträger angestrebt (s. K26-K28).

Mit dem Klimaschutzplan hat die Bundesregierung im Übrigen beschlossen, ein Konzept zum Schienenverkehr 2030/2050 zu entwickeln, um Potenziale zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene zu nutzen.

Zur Vereinfachung folgt die nachfolgende Stellungnahme zu den konkreten Vorschlägen des Gutachtens der Struktur der Kurzfassung:

K1. Die Monopolkommission sieht keine bedeutenden Veränderungen des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19. Dezember 2018 gemäß § 78 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

Stellungnahme

Im Schienengüterverkehr (SGV) konnten die Wettbewerber ihren Marktanteil an der erbrachten Transportleistung auf 46 Prozent im Jahr 2016 erhöhen. Auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stieg der Wettbewerberanteil auf 26 Prozent im Jahr 2016 an. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt der Wettbewerberanteil dagegen weiterhin unter einem Prozent. (Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen, 2017).

Damit ist im SPNV und im SGV eine positive Veränderung im Wettbewerb zu verzeichnen. Der Markteintritt im SPFV ist weiterhin schwierig, hier setzt die Bundesregierung auf zusätzliche Impulse durch die im Rahmen des Vierten (4.) Eisenbahnpakets erfolgte europaweite Öffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte und wird sich auch bei der nationalen Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets für wettbewerbsstärkende Maßnahmen einsetzen.

Der Anteil der Schiene am Modal Split ist 2016 in Bezug auf die Güterverkehrsleistung nach den Angaben der Bundesnetzagentur gegenüber dem Vorjahr von 18,5 Prozent auf 18,1 Prozent gesunken. Im Personenverkehr stieg der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung im Jahr 2016 auf 8,2 Prozent (Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen, 2017).

K2.-K4. Die Monopolkommission geht davon aus, dass der deutsche Rechtsrahmen auch nach dem Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes fortentwickelt werden muss. Mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz wurde insbesondere eine Preisobergrenzenregulierung für Trassenpreise eingeführt. Grundsätzlich ist eine solche Anreizregulierung ein geeignetes Instrument, um die Preissetzungsspielräume eines regulierten Unternehmens sinnvoll zu begrenzen. Verschiedene Aspekte der Ausgestaltung der neuen Anreizregulierung sprechen jedoch gegen eine kostendämpfende Wirkung auf den Eisenbahnmärkten.

Stellungnahme

Um den Schienenverkehr im intermodalen Wettbewerb zu stärken, sollten aus Sicht der Bundesregierung Kostensenkungspotentiale genutzt werden, denn etwa 30 Prozent des Gesamtumsatzes der Eisenbahnverkehrsunternehmen entfallen auf Nutzungsentgelte (Trassen- und Stationsentgelte), die an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu zahlen sind. Der Gesetzgeber der vergangenen Legislaturperiode hatte sich nach langer Diskussion für die im ERegG verankerte Form der Anreizsetzung bei Trassenpreisen entschieden. Das System zielte auf eine einfache und transparente Ausgestaltung, da erstmals eine Anreizsetzung im System der Trassenentgelte verankert wurde. Nachdem Erfahrungen mit dem neuen Modell gesammelt wurden, ist eine weitere Ausgestaltung des Modells denkbar.

Die standardisierte Anreizsetzung wird derzeit in zehn Verfahren angewendet. Eine unternehmensindividuelle Effizienzermittlung wäre mit einem hohen Aufwand verbunden. Wenigstens die erste Regulierungsperiode von 2019 bis 2023 wird abzuwarten sein, um eine abschließende Einschätzung zu ermöglichen, welche Auswirkungen die im ERegG angelegten Anreize auf die Kosten haben. Die qualifizierte Regulierungsvereinbarung unterliegt klaren Voraussetzungen und beinhaltet insbesondere ein eigenständiges Anreizsystem. Daher werden die dieser Vereinbarung unterfallenden Eigenmittel aus der Anreizsetzung des ERegG ausgenommen.

Für den Zeitraum 2012 bis 2017 erwartet die Bundesnetzagentur eine Steigerung des mittleren Stationsentgelts um etwas mehr als neun Prozent. (Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahn 2017, S. 62). Diese Preisentwicklung wird weiter beobachtet werden.

Der Koalitionsvertrag sieht eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsrechts vor. Diese wird ab Mitte 2019, ca. drei Jahre nach Inkrafttreten des ERegG, unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Bundesnetzagentur bei der Anwendung des neuen Rechts durchgeführt werden. In diesem Rahmen wird untersucht, ob und inwieweit Änderungsbedarf auch hinsichtlich der Weiterentwicklung der Anreizregulierung besteht.

K5. Bestimmte Schwächen sollte der Gesetzgeber durch eine Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes beheben (Diskriminierungspotenziale bei der DB Station & Service AG).

Stellungnahme

Das ERegG folgt dem Grundsatz der weitest möglichen 1:1 Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU. Die Umsetzung zielt auf eine europaweit einheitliche Rechtsanwendung. Abweichungen vom europäischen Recht, also auch eine stärkere Regulierung, erfolgten – im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen – nur dann, wenn nationale Besonderheiten dies erfordern, wenn ohne Ergänzung der Vollzug nicht möglich oder deutlich erschwert werden

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

würde oder um Doppelregelungen zu vermeiden, da die entsprechenden europäischen Regelungen bereits in anderen deutschen Vorschriften enthalten sind. Für Serviceeinrichtungen wurde nach diesem Grundsatz das Regulierungsniveau insoweit beibehalten, dass auch weiterhin Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gefordert werden. Es kann festgestellt werden, dass das gesetzliche Regulierungsniveau der für den Eisenbahnbetrieb wichtigen Serviceeinrichtungen (z. B. Bahnhöfe, Abstellgleise und Wartungseinrichtungen) weiterhin unter dem Regulierungsniveau der Nutzung des Schienennetzes liegt. Die Bundesregierung stimmt der Monopolkommission zu, dass es das Ziel der Regulierung sein muss, dass Diskriminierungen bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen ausgeschlossen sind.

Die Bundesregierung wird mit der Bundesnetzagentur über deren Erfahrungen mit der Anwendung des ERegG und sich möglicherweise ergebendem Änderungsbedarf im Austausch bleiben. Insbesondere wird ab Mitte 2019 das Eisenbahnregulierungsrecht evaluiert werden, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen.

K6. Die Bundesnetzagentur hat nach neuem Recht die überwiegende Zahl ihrer Entscheidungen im Eisenbahnbereich durch Beschlusskammern zu treffen.

Stellungnahme

Die Bundesregierung begrüßt, dass die Monopolkommission die Stärkung der Bundesnetzagentur sowie die Einrichtung der Beschlusskammern befürwortet.

K7.-K8. Die Monopolkommission geht davon aus, dass vom Vierten Europäischen Eisenbahnpaket positive wettbewerbliche Impulse auf die deutschen Eisenbahnmärkte ausgehen werden. Bei der Umsetzung der Vorschriften zur Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers sollte der deutsche Gesetzgeber jedoch über die neuen europarechtlichen Vorgaben hinausgehen. Auf die klare organisatorische Trennung sollte eine eigentumsrechtliche Trennung folgen.

Stellungnahme

Teil der sog. politischen Säule des 4. Eisenbahnpaketes ist die Richtlinie (EU) 2016/2370, in der neben der weiteren Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs insbesondere für die Struktur der Eisenbahnen wichtige Regelungen festgeschrieben sind: Sicherstellung der finanziellen Transparenz (insbesondere bei der Einnahmeverwendung des Infrastrukturbetreibers) unter Aufsicht der Regulierungsbehörden, Rückfluss der Dividenden des Infrastrukturbetreibers in die Eisenbahninfrastruktur sowie angemessene Regelungen zur Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers einschließlich des Verbotes bestimmter Doppelmandate und zur Ausübung von Tätigkeiten in wesentlichen diskriminierungsgefährdeten Bereichen.

Zielsetzung dieser Richtlinie ist in Verbindung mit den anderen fünf Rechtsakten die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes. Wesentlich ist, dass dieser einheitliche europäische Eisenbahnmarkt nur funktioniert, wenn ein nichtdiskriminierender Marktzugang ohne Wettbewerbsverzerrung gewährleistet ist. Dies ist im Grundsatz erreicht worden, denn Vorgaben für eine starke und effektive Regulierung einerseits sowie klare Regeln zu Unternehmensstrukturen (Stärkung des Grundsatzes der wesentlichen Funktionen) und der Transparenz der Finanzströme andererseits sind die Gewährleistung hierfür, unabhängig von dem für ein Eisenbahnunternehmen konkret gewählten Organisationsmodell. Der europäische Gesetzgeber hat, unterstützt von der Bundesregierung, dazu die Wahlfreiheit der Mitgliedstaaten über das Organisationsmodell der Eisenbahnen verankert. In Deutschland hat sich das von der Bundesregierung gewählte und unterstützte Holding-Modell bewährt, andere EU-Mitgliedstaaten wie Frankreich planen derzeit eine Neustrukturierung nach vergleichbarem Modell. Die Möglichkeit zu einer Weiterentwicklung dieses Organisationsmodells durch den nationalen Gesetzgeber bleibt mit dem 4. Eisenbahnpaket uneingeschränkt erhalten. Dies erlaubt auch in Zukunft entsprechende Entscheidungen auf nationaler Ebene.

Klare Regelungen im nationalen Eisenbahnrecht in Verbindung mit einer starken und effektiven Marktregulierung durch eine unabhängige Regulierungsbehörde sind geeignet, einen funktionierenden Eisenbahnmarkt ohne Wettbewerbsverzerrungen zu gewährleisten, so wie es auch die Monopolkommission für erforderlich hält.

K9. Zudem ergibt sich aus dem Vierten Eisenbahnpaket eine Öffnung der Eisenbahnverkehrsmärkte für Eisenbahnverkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten. Da in Deutschland bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr ohnehin das Vergaberecht greift und damit üblicherweise europaweite Ausschreibungen stattfinden, sind hier keine großen Änderungen zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Stellungnahme

Die im 4. Eisenbahnpaket vereinbarte Öffnung der Eisenbahnpersonenverkehrsmärkte und dabei insbesondere die Stärkung des Grundsatzes der wettbewerblichen Vergabe von öffentlich finanzierten Eisenbahnverkehrsleistungen betrifft insbesondere die Mitgliedstaaten, in denen bisher die Direktvergabe üblich war. Diese Öffnung wird in der Zukunft auch Chancen für eine stärkere Beteiligung von Eisenbahnverkehrsunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten (einschließlich Deutschland) in diesen Märkten bieten. In Deutschland greift das nationale Vergaberecht, das für Eisenbahnverkehrsleistungen grundsätzlich eine wettbewerbliche Vergabe vorsieht (§ 131 Abs. 1 und 2 GWB). Da die in der EU-Änderungsverordnung neu fixierten vergaberechtlichen Möglichkeiten unter dem Vorbehalt des nationalen Rechts stehen, sind, wie von der Monopolkommission zutreffenderweise ausgeführt, für die Rechtslage in Deutschland keine Änderungen zu erwarten.

K10. Eine neue Verordnung aus dem Eisenbahnpaket geht zudem auf Unterstützungsmaßnahmen zur Beschaffung des rollenden Materials bei der Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge ein. Nach Auffassung der Monopolkommission sollten nur Unterstützungsmaßnahmen ergriffen werden, wenn dazu eine Notwendigkeit festgestellt wurde.

Stellungnahme

Die in Artikel 5a der Verordnung (EU) 2016/2338 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelte Pflicht der zuständigen Behörden zur Überprüfung eventuell notwendiger Unterstützungsmaßnahmen zur Beschaffung rollenden Materials geht auf die Analyse der Europäischen Kommission zurück, wonach der Zugang zu Rollmaterial eines der wesentlichen Marktzugangshindernisse ist. Es handelt sich um eine nicht abschließende Liste von möglichen Maßnahmen, die im Falle der Feststellung der Notwendigkeit zugangsunterstützender Maßnahmen ergriffen werden können. Wie die Monopolkommission zutreffend ausführt, ist hier keine Zurückdrängung privatwirtschaftlicher Aktivitäten intendiert.

K11.-K12. Aus Sicht der Monopolkommission besteht das Risiko, dass Finanzzuschüsse von 2,4 Mrd. Euro vom Bund an die Deutsche Bahn AG als unerlaubte staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu qualifizieren sind.

Stellungnahme

Die Bundesregierung handelt bei der Eigenkapitalerhöhung und den einbehaltenen Gewinnen wie ein privater Investor. Es handelt sich daher nicht um eine unerlaubte staatliche Beihilfe im Sinne des Art. 107 Abs. 1 AEUV. Diese Einschätzung hat auch die Europäische Kommission bestätigt, die nach Prüfung des „Private Investor Tests“ für diese Kapitalmaßnahmen derzeit keine Notwendigkeit einer weiteren beihilferechtlichen Prüfung des Sachverhaltes sieht. Darüber hinaus wurde am 22. März 2017 in der Hauptversammlung der DB AG eine Eigenkapitalerhöhung in Höhe von 1 Mrd. Euro beschlossen, die in derselben Höhe von der DB AG an die DB Netz AG weitergereicht wurde.

K13.-K15. Die Monopolkommission spricht sich für eine umfassende Prüfung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) durch die Bundesnetzagentur aus.

Stellungnahme

Die Bundesregierung begrüßt, dass das transparente Vorgehen der Bundesnetzagentur, welche auf Basis der rechtlichen Vorgaben entsprechende Leitfäden entwickelt und auf ihrer Homepage zur Verfügung gestellt hat, die Unterstützung der Monopolkommission findet. Die Bundesnetzagentur bezweckt mit dieser Vorgehensweise, die Unternehmen zusammengefasst über die unterschiedlichen Anforderungen zu informieren und gleichzeitig die daraus folgenden Unternehmenspflichten klar und verständlich abzuleiten. Die Bundesnetzagentur sieht sich in diesem Vorgehen nunmehr bestätigt und wird auch zukünftig die Marktteilnehmer derart informiert halten.

Stellt die Bundesnetzagentur bei der Prüfung nach § 68 Abs. 3 ERegG Verstöße fest, die unmittelbar behoben werden müssen, greift die Bundesnetzagentur diese im Einzelfall auf und fordert die DB Netz AG zur Änderung auf bzw. würde die Regelung für ungültig erklären. Eine Beschwerde von Zugangsberechtigten ist jederzeit gemäß § 66 ERegG hinsichtlich aller Bestandteile der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) aller Betreiber der Schienenwege möglich.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

Nach dem Ansatz der Monopolkommission wäre eine umfassende Prüfung der SNB nach dem Ansatz der symmetrischen Regulierung im Übrigen nicht nur bei der DB Netz AG, sondern auch bei den anderen Betreibern der Schienenwege vorzunehmen. Auch vor dem Hintergrund, dass derzeit im Hinblick auf erforderliche Anpassungen durch das ERegG an einer Aktualisierung der Muster-SNB des VDV gearbeitet wird, ist zu bedenken, dass ein solches Vorgehen zu Unsicherheiten im Markt führen würde. Auch ist die Rechtsetzung auf europäischer Ebene zu berücksichtigen, die derzeit noch im Fluss ist: Die Richtlinie 2012/34/EU ermächtigt die Europäische Kommission an verschiedenen Stellen, sogenannte Durchführungsrechtsakte zu erlassen.

Auch ist die Einheitlichkeit des Rechts im europäischen Eisenbahnraum in Bezug auf eine stärkere Regulierung als von der Richtlinie 2012/34/EU gefordert, im Blick zu behalten (siehe Argumentation oben zu K5.). Die Bundesregierung wird mit der Bundesnetzagentur über deren Erfahrungen mit der Anwendung des ERegG und sich möglicherweise ergebendem Änderungsbedarf im Austausch bleiben. Insbesondere wird ab Mitte 2019 unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Bundesnetzagentur bei der Anwendung des neuen Rechts das Eisenbahnregulierungsrecht evaluiert werden, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen.

K16.- K18. Trotz erster, positiver Entwicklungen im Tarif und Vertrieb sieht die Monopolkommission weiterhin Reformbedarf. Tarif- und Verkehrsverbünde sollten nicht zu einer Kooperation mit nicht-bestellten Verkehrsunternehmen verpflichtet sein, wenn sich eine solche Kooperation negativ auf die Einnahmesituation des bestellten Verkehrs auswirken würde.

Stellungnahme

Die Bundesregierung begrüßt ebenso wie die Monopolkommission die Entscheidung des Bundeskartellamtes vom 24. Mai 2016 in Bezug auf den Vertrieb von Fahrkarten, die die Grundlagen für eine Wettbewerbsbelebung in diesem Bereich gelegt hat. Wie sich die weitere Entwicklung darstellt und ob gesetzgeberische Maßnahmen zu ergreifen sind, bleibt abzuwarten.

Nicht-bestellte Verkehre sind Ausdruck des Wettbewerbsprinzips und zulässig, auch wenn sie die Einnahmesituation im bestellten Verkehr grundsätzlich verschlechtern können. Eine Verpflichtung zu einer Kooperation, wenn sich eine solche Kooperation negativ auf die Einnahmesituation auswirken würde, ist dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht zu entnehmen. Inwiefern sich eine solche Pflicht zur Kooperation aus dem Kartellrecht ergeben kann, wäre ggf. im Einzelfall zu prüfen.

K19. Eine Integration von Streckenabschnitten des Fernverkehrs in Nahverkehrstarife kann Vorteile mit sich bringen. Die Ausschreibung eines solchen integrierten Streckenabschnitts sollte mit den Ausschreibungen des betroffenen Nahverkehrs abgestimmt sein, aber getrennt erfolgen.

Stellungnahme

Die Einschätzung der Monopolkommission, dass sich im Rahmen des neuen Fernverkehrskonzeptes der DB Fernverkehr AG neue Möglichkeiten der Integration des Fernverkehrs in Nahverkehrstarife ergeben könnten, wird geteilt. Es ist jedoch Sache der Länder, zu bewerten, ob sich Ausgleichsleistungen für die Anerkennung von Nahverkehrstickets in Fernzügen gegenüber der Bestellung von Nahverkehrsleistungen rechnen. In jedem Fall ist hier das geltende Vergaberecht zu beachten, das nicht durch die Integration des Fernverkehrs in Nahverkehrstarife umgangen werden darf. Zudem ist für eine Abstimmung der wettbewerblichen Vergabeverfahren von Fern- und Nahverkehrsabschnitten zu sorgen. Dabei sollte ein für den jeweiligen Einzelfall geeignetes wettbewerbliches Vergabeverfahren eingesetzt werden, das keinem Anbieter einen Wettbewerbsvorteil bringt.

K20.-K22. Die Anreizsysteme in den Verkehrsverträgen sollten sich lediglich auf Kriterien stützen, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen beeinflusst werden können. Derzeit werden in den Anreizsystemen der Besteller alle Verspätungen einkalkuliert.

Stellungnahme

Anreizsysteme, die Verspätungen oder Qualitätsmängel mit Pönalen belegen, müssen richtigerweise an den von den Eisenbahnverkehrsunternehmen beeinflussbaren Kriterien ansetzen. Die Vergabe von Leistungen des SPNV und die Gestaltung der Verträge ist jedoch Sache der Länder. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Länder diese Empfehlung der Monopolkommission berücksichtigen.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.

K23.-K25. Die Monopolkommission empfiehlt bei einer Einführung des Deutschland-Takts, das Schienenverkehrskonzept möglichst wettbewerblich auszugestalten.

Stellungnahme

Die im März 2015 veröffentlichte Machbarkeitsstudie hat aufgezeigt, dass die durchgängige Vertaktung von Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie Schienengüterverkehr (Deutschland-Takt) grundsätzlich betrieblich-technisch und rechtlich machbar ist.

Derzeit erarbeitet das BMVI einen modellhaften Fahrplan für den Deutschland-Takt, dessen Arbeitstitel „Zielfahrplan 2030 plus“ lautet. Dieser umfasst sowohl den Personenverkehr als auch Systemtrassen für den Güterverkehr auf der Schiene in ganz Deutschland. Gegebenenfalls sind dafür weitere Engpässe der Infrastruktur zu beseitigen. Dabei werden, falls erforderlich, weitere Maßnahmen zum Ausbau von Strecken und Knoten identifiziert und bewertet. Mit diesen weiteren, aus der Optimierung des Fahrplans ermittelten ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen wird daher für den BVWP ein Planfall M-001-V01 entwickelt, um das BVWP-Zielnetz und einen Deutschland-Takt aufeinander abzustimmen. Anschließend wird dieser Planfall unter Berücksichtigung des zusätzlichen Reisezeitnutzens mittels des wissenschaftlich validierten Bewertungsverfahrens des BVWP 2030 gesamtwirtschaftlich bewertet.

Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen im Laufe des Jahres 2018 vorliegen und die Grundlage für die weitere Betrachtung legen. Fragen der Umsetzung wie z. B. notwendige rechtliche Anpassungen, Einrichtung einer koordinierenden Stelle oder Vergabe von Verkehren und Trassen waren bisher noch nicht Gegenstand einer vertieften Betrachtung. Die Bundesregierung steht einer wettbewerblichen Ausgestaltung des Deutschland-Takts positiv gegenüber.

K26.- K28. Die Monopolkommission empfiehlt eine neutrale und möglichst umfassende Analyse von Kosten und Nutzen der verschiedenen Verkehrsträger. Entscheidungen über Abgaben und Steuern sollten auf dieser Basis erfolgen. Trassenpreisreduktionen oder andere Finanzierungsmaßnahmen des Bundes können aktuell nur aus politischen Gründen, nicht jedoch anhand einer wettbewerblichen Abwägung beschlossen werden.

Stellungnahme

Die Bundesregierung teilt die Ansicht der Monopolkommission, dass die Eisenbahn und die weiteren Verkehrsträger im Rahmen ihres Wettbewerbsumfelds zu betrachten sind (siehe Vorbemerkung). Die ökonomischen Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger sind im Rahmen eines Gesamtkonzeptes weiter zu entwickeln, das auch die Umwelt- und Klimaziele angemessen berücksichtigt. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass mehr Verkehr auf die umwelt- und klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert wird und dass die Verkehrsträger optimal miteinander vernetzt sind.

Die Bundesregierung strebt eine Verbesserung der Datengrundlage zu Kosten, Nutzen und Belastungen der einzelnen Verkehrsträger an.

K29.- K30. Von dem liberalisierten Fernbusverkehr gehen positive wettbewerbliche Impulse auf den Schienenverkehr aus. Die Monopolkommission rät von einer Ausweitung des Bedienverbots auf 100 Kilometer ab.

Stellungnahme

Die bestehende Regelung des sog. Bedienverbotes im Fernbuslinienverkehr unter 50 km gemäß § 42a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde in Anlehnung an die gesetzlich verankerte Definition des Schienenpersonennahverkehrs bzw. des öffentlichen Personenverkehrs (vgl. § 2 Abs. 12 AEG und § 2 RegG) eingeführt. Die Bundesregierung teilt die Einschätzung der Monopolkommission, dass man diese Grenze derzeit nicht ausweiten sollte.

Vorabfassung - wird durch die endgültige Fassung ersetzt.